

Ludwig M. Eichinger

Fachliches Sprechen und Umgangssprache

Am Beispiel der Terminologie der Landarbeit

In:

Vom Sturz der Diphthonge.

Beiträge zur 7. Arbeitstagung für bayrisch-österreichische

Dialektologie in Regensburg, September 1998

Herausgegeben von Greule, Albrecht/ Scheuerer, Franz Xaver/

Zehetner, Ludwig.

Tübingen: Gunter Narr Verlag 2000

ISBN: 3-8233-5116-8

Fachliches Sprechen und Umgangssprache

Am Beispiel der Terminologie der Landarbeit

1. Wörter, Sachen, Lebenswelten¹

Der Heuwagen, um dessen Aufbau und Einzelteile sich das Fragebuch für den Sprachatlas von Oberbayern über mehrere Seiten hin kümmert (102-110), kann geradezu als eine der Ikonen jener alten bäuerlichen Welt gelten, die aus mehreren Gründen im Mittelpunkt unseres fragenden Interesses steht. Es ist jene Kultur des Arbeitens und Lebens, die wir als das traditionelle Leben vor der Modernisierung der letzten vierzig Jahre dokumentieren wollen. Dokumentationswürdig erscheint sie als jene Lebensform, die als nachfeudale Art des ländlichen Lebens das Bewusstsein ähnlich geprägt hat wie die Entwicklung einer stadtbürgerlichen Gesellschaft und der Welt der Arbeiter. All diese prägenden Teile der Gesellschaft haben nach Ideen des 18. Jahrhunderts ihre Ausprägung im 19. Jahrhundert erhalten. Dessen Lebensweise spiegeln sie. Mit dem Ersten Weltkrieg findet dieses Jahrhundert dann endgültig seinen Schluss. Von dieser Zeit an, welche man gerne den Beginn des zweiten Dreißigjährigen Krieges nennt, schwindet die praktische Tragfähigkeit dieser Kultur. Am Schluss dieser Phase, nach dem Zweiten Weltkrieg, wird sie ihre prägende Kraft unwiederbringlich verloren haben. Daran können auch retardierende Elemente – wie die von der nationalsozialistischen Ideologie getragenen Versuche einer Verlangsamung der Entwicklung von der Machtergreifung hin bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs – nichts Entscheidendes ändern.

Gerade in Gegenden mit überwiegend ländlicher Prägung, wie das Bayern zu der in Frage stehenden Zeit zweifellos ist, trägt die bäuerliche Lebensform in einer spezifischen Ausprägung wesentlich zur Gestalt der eigenen Identität bei. Sie repräsentiert eine natürliche Lebensweise, gerade weil die Techniken dieser Lebensform, die wie gesagt im 19. Jahrhundert ihre eigentliche Form gefunden hat, weit vor diese Zeit zurückreichen.

Und so sehe ich den Heuwagen im Bilderbuch meiner Exploratoren vielleicht auch deswegen mit jenem gerührten *déjà-vu*-Gefühl jenes kleinen Kin-

¹ Aus Platzgründen muss auf die bildliche Verdeutlichung durch Abbildungen und Karten verzichtet werden.

des in den fünfziger Jahren, das beim Heumachen in der Landwirtschaft seiner Großeltern dabei war, wo dann das Heu auf ebendiese Wagen geladen wurde, um mit zwei Ochsen heimgefahren zu werden – mit Bildern von der fliehenden Eile, mit der das Heu vor der dräuenden Schwärze einer Gewitterwand gerettet wurde, die sich Gottseidank erst entlud und niederprasselte, als wir schon zum Ausladen in den Heustadel eingefahren waren, mit Bildern von der vergnüglichen, aber vom Großvater streng verbotenen Mitfahrt auf dem beladenen Wagen – wegen der Ordnung der Ladung und unserer Sicherheit.

Aber eigentlich hatte da, trotz dieser Bilder, die alte Welt schon lange aufzubrechen begonnen. Bereits in

„den späten zwanziger Jahren kamen die Gebrüder Fendt aus einer Handwerkerfamilie in Marktoberdorf [...] auf den Gedanken, einen Motor mit vier Rädern zu versehen und die Arbeit im Grünlandbetrieb mit einem Motorgerät zu erledigen, also einen Grünlandschlepper zu entwickeln.“ (Stutzer 1988, S.258/59)

Und 1928 wurde dann dieses sogenannte „Dieselroß“ schon zum Antrieb des Messermähwerks genutzt; diese Kombination in ihren Fortentwicklungen beherrschte dann die kommenden Jahrzehnte. Und spätestens nach dem Zweiten Weltkrieg hatte dieser Technikschaub auch die kleineren Bauern und Landwirte erreicht. Dafür mag statt mancher wissenschaftlichen Erhebung die entsprechende Partie aus Alois Brandstetters autobiographischem Text *Vom grünen Klee der Kindheit* stehen, betitelt ist sie *Tractatus de tractore*. Vom Siegeszug des Traktors erzählt sie und von den Veränderungen, die damit einhergingen.

„Auch wir“, erzählt Brandstetter, „veränderten die alten, für den Pferdevorspann ausgelegten Maschinen nur so weit, daß sie auch maschinell traktabel wurden, was hauptsächlich das Abmontieren der alten Deichseln und das Anbringen von Anhängerstutzen an den Wagen [...] bedeutete. [...] Mancher Bauernsohn riß hinter seinem Traktor die alten ächzenden Leiter- oder Mistwagen mit einer solchen Schonungslosigkeit und Brutalität nach, daß man ohne weiteres sah, daß er es mutwillig auf ihre Vernichtung abgesehen hatte. Er legte es darauf an, die alte Wagnerkunst zuschanden zu machen und den Nachläufer zu radbrechen, zu schleifen und zu vierteilen, das Todesurteil war bereits gesprochen. Damit der altmodische Vater endlich moderne Gummiwagen kaufte. [...] Als ausgesprochene Schwachstellen an unserem Mistwagen erwiesen sich die neuen Anhängvorrichtungen. Zwei davon machte ich am ersten Tag zunichte, als ich trotz der hohen Räder des Hackfruchters im Saumist zu rutschen begann und mit Hilfe der Hydraulik, die ich von unten gegen den kurzen Deichselstummel pressen ließ, Gewicht und Druck auf die hinteren Räder des Traktors bekommen wollte ... Das machten die amputierten Deichseln aber nicht mit und empfahlen sich.“ (Brandstetter 1982, S.29/30)

So geht es dem Heuwagen nicht nur bildlich an den Kragen, wenn auch wahr ist, dass dieser gesamte Schub der Mechanisierung des Einbringens von Grünfutter und Heu den Vorgang des Einbringens, des Aufladens und Heimfahrens als letzten erreicht hat. Gemäht wurde zuerst mechanisch, dann auch in den Stadel geschafft, bevor letztlich der eigentliche Vorgang des Heuens an die Modernisierungs-Reihe kam.

2. Sprachliches Wissen und Lebenspraxis

Ungefähr fünfzig Jahre ist die Geschichte her, von der Brandstetter erzählt, gute vierzig Jahre alt meine Erinnerung. Seither hat sich die Technik der Landarbeit grundlegend umgestellt, um die siebzig Jahre dürften die jüngsten Leute sein, welche diese Umstellung noch mit Verstand und Bewusstsein mitgemacht haben. Nun legen wir ihnen und nicht ganz so alten Frauen und Männern ein im einzelnen gezeichnetes Bild vor, das ja geradezu ein Appell ist, nach Wörtern für alle die Teile zu suchen, die hier aufgemalt sind. Was soll man auch sonst tun, um diesen komplizierten Gegenstand besprechbar zu machen? Dieses Benennungsspiel stammt aber dennoch eher aus dem Interessenbereich des an der fachlichen Höchstspezifikation interessierten Volkskundlers, ein Wagner scheint der ideale Kandidat. Auch Johann Andreas Schmeller ist dieser Meinung, wenn er manchen der hier aufgefundenen Namen in seinem Wörterbuch der Fachsprache zuschiebt. So vermerkt er unter dem Lemma *Hachel* ['Aufgehängtes'], dessen Entsprechung wir nachher noch begegnen werden:

„Die Hachel (Wagner=Sp.) zwey Hölzer, die wie Arme am vorderen Rädergestell des Wagens befestigt sind, und in welche da, wo sie zusammen laufen, die Deichsel eingehängt wird.“ (I, Sp. 1041)

Wagner=Sprache also, der quasi-terminologischen Beschreibung eines Sachverhaltes dienend; ist es das, was wir erfragen wollen? Die sprachwissenschaftliche Fragekonstellation sieht ja eigentlich anders aus – sofern es um den Wortschatzbestandteil als Kulturem geht –, in ihr wollen wir herausbekommen, welche sprachliche Form der Alltag des ländlichen Lebens hatte. Es geht also um die Sprache des Alltags und nicht so sehr um Termini, sondern um sprachliche Schematisierungen. Da es um Schematisierungen geht, zeigt das scheinbar gleichmäßig zisierte Bild unseres Wagens in der sprachlichen Verarbeitung deutliche Unterschiede in der Tiefenschärfe, Unterschiede in der Konkretheit und Spezifik des sprachlichen Zugriffs auf die Handlungsteile. Und da es um Alltagssprache geht, zeigt das Bild auch eine unterschiedliche Scharfstellung, je nachdem, wie nah und fern der jeweiligen Praxis unsere Gewährsperson ist. Hier ist gerade im Hinblick auf die Rolle des

Wortschatzes als kulturelles Gedächtnis die Homogenitätsannahme für die jeweiligen Ortsdialekte, die uns ja den Rückzug auf wenige Gewährsleute erlaubt, eine relativ starke Annahme. Wenn ich die alten Wörter nur will, um irgendeine in der Lexikalisierung hängengebliebene archaische Lautform zu finden, mag das keine Rolle spielen. Aber andernfalls haben wir mit so manch unterschiedlicher Voraussetzung zu rechnen; nur ein paar seien genannt. Die Erfahrung mit der jeweiligen Praxis liegt unterschiedlich weit zurück, diese Erfahrung wurde mehr oder minder vermittelt gemacht: so weiß selbst der Teilespezialist, der Wagner, nicht unbedingt über die damit verbundene Praxis bis ins einzelne Bescheid; vor allem bei Mithelfenden mag die praktische Einbindung ohne allzuviel sprachliche Explizitheit funktionieren; der größere Bauer machte sich um die Einzelteile seiner Maschinen eher weniger Gedanken, am vielseitigsten ist wohl noch der kleinere Landwirt, der sich selber um das Zeug kümmern musste. Da das nicht nur für den sachlichen Ausschnitt gilt, von dem hier die Rede ist, lässt sich das damit verbundene Datenproblem über die Wahl der „richtigen“ Gewährspersonen übrigens auch nicht vollständig lösen.

3. Wortschatzebenen

Was passiert nun, wenn wir die Leute dazu bringen, uns diesen Wagen zu beschreiben? Merkt man etwas von diesen Unterschieden, und wenn ja, was mache ich auf der Karte mit solch einem Befund?

Nun gibt es ja, was immer man von dem Wagen halten mag, einige Teile, deren Existenz und funktionale Rolle so offenkundig sind, dass hier das Alltagswort überall auftreten sollte und sich der Spezialist allenfalls durch einen Hang zur Überdifferenzierung auszeichnen könnte. Ein solcher Teil ist – außer den Rädern, nach denen wir zwar fragen, aber eher aus phonetisch-morphologischem Interesse – die *Deichsel*: Anhängen und Ziehen, über diese Funktion gibt es wohl keinerlei Zweifel. Empraktisch scheint auch weithin eine deutliche Präferenz vorhanden zu sein, zwei Zugtiere vorzuspannen. Auch der Deutsche Wortatlas bietet hier ein wenig auffälliges Bild mit einer großräumigen Verteilung eines „gewöhnlichen“ Wortes.

Interessant ist daher schon die Menge der Benennungen für die Einspännerdeichsel, die ja als der differenzierungsbedürftige Nicht-Normalfall anzusehen wäre. Hier kennt auch der Wortatlas für unser Gebiet schon mehr großräumige Benennungen, daneben auch eine sichtbar höhere Streuung weiterer Einzelbelege (s. DWA, Bd. 8, Karten 2 und 4).

Erwartungsgemäß ergibt sich hier auch in unserem Material eine größere Vielfalt: neben undifferenzierter Nennung von *Deichsel* bzw. *Eichsel* ent-

sprechend der sonstigen Verteilung dieser Varianten spielen Komposita wie *Doppeldeichsel/leichsel*, auch *Zweifachdeichsel/Zwillingsdeichsel* eine Rolle. Daneben steht der Typ *Gabel* mit den Komposita *Gabeldeichsel* bzw. *Deichselgabel*. Dem gegenüber findet sich – geographisch deutlich dominierend – als anderer Typ, der auf ein slawisches Etymon zurückgehende südöstliche Typ *Anze*, der ein auffällig kohärentes Gebiet kennzeichnet – man ist geneigt, an eine sachliche Differenzierung zu denken, der wir noch nachgehen müssen. Auch hier gibt es ganz selten verdeutlichende Komposita vom Typ *Deichselanze*. Recht selten sind weitere Bildungen wie verschiedene Formen um *Einspänner*, *Schere*, das südliche *Laner* und das offenbar für den speziellen leichten Wagentyp entlehnte *Gig* mit *Gig-Deichsel*.

Wie das Beispiel der *Anze* zeigt, scheinen solche griffigen Benennungen, die hohen sprachlichen Eigencharakter mit einer sachlich starken Einbettung verbinden, tatsächlich gut gemerkt zu sein und können dann auch durchaus zu regionalen Identitätsmarken werden. Nun ist es aber so, dass das entsprechende einspannige Fahren regional offenbar unterschiedlich üblich war, woraus sich andere Benennungsstrategien ergeben. So werden einerseits für diesen markierungswürdigen Fall morphologisch komplexere Bildungen gewählt, die vor allem in Kompositaform das eine oder andere Merkmal zum Benennungsmotiv machen. Das ist nun je nach Tradition die *Doppelung* der *Deichsel* oder ihre *Gabelung*. Dabei mag man an dem Befund des Wortatlas nicht zweifeln, dass *Doppeldeichsel* oder *Gabeldeichsel* als lexikalisierte Quasitermini aufzufassen sind. Wesentlich weniger klar erscheint das zumindest einmal schon bei scheinbar analogen, aber nur recht selten belegten Formen wie etwa *Zwillingsdeichsel* oder gar der noch sprechenderen *Zweifachdeichsel*. Schon hier liegt ja nahe, dass in dem Erhebungsgespräch nach gutwilligen Beschreibungen für das gesucht wird, was der Explorator wissen will: das wird auch nahegelegt durch Extensionsumkehrungen vom Typ *Deichselgabel* oder durch die in jenem breiteren Verwirrungstreifen südlich von Ingolstadt häufigeren attributiven Verdeutlichungen vom Typ *doppelte Deichsel*, deren Namencharakter und benennende Fertigkeit offenbleiben muss. Auch die Belege mit dem Lexem {*einspänn-*} scheinen in recht unterschiedlichem Grade die traditionelle sprachliche Fassung des erfragten Sachverhalts zu spiegeln; das Lexem als solches wird ja in der Befragung sicherlich tendenziell umschreibend vorkommen, so sind denn alle *Einspännerdeichseln* prinzipiell der ad-hoc-Bildung verdächtig, wenn nicht ein *-el*-Suffix erkennbar ein festeres nomen instrumenti bildet *Einspännel*. Nicht leicht zu unterscheiden ist auch, welche der einfachen *Deichsel*-Nennungen von einem eher dialekt- bzw. sachfernen Maß an Unterdifferenzierung zeugen und welche in jenen Gegenden, wo nicht ein griffiges Wort wie die *Anze* vorherrscht, eigentlich die deiktisch normalerweise hinreichende Normalebe-

ne der sprachlichen Zugriffsgenauigkeit repräsentieren, die dann allenfalls ad-hoc wortbildungsmäßig oder syntaktisch spezifiziert werden kann. Das nun gerade, weil man bei manchen der komplexeren Formen den Verdacht einer solchen situationsgesteuerten oder vom Spezialistenbewusstsein getragenen Überdifferenzierung haben kann.

Der Effekt dieser vor allem diastratischen Variation soll übrigens nicht dramatisiert werden. Die hier skizzierte Karte bietet ein gut interpretierbares Bild, das von zentralen Räumen spricht, die in den Übergängen und nicht zuletzt vom Zentrum München her in bestimmter Weise angegriffen werden. Dennoch ist ganz offenkundig, dass wir hier unterschiedliche Schichten und Arten des Zugriffs auf lexikalische Einheiten dokumentieren, ohne das dem Benutzer der Sprachkarte in jedem Fall sagen zu können und vor allem ohne hinreichend sicher sein zu können, dass die regionale Verteilung, in der uns diese Fälle entgegentreten, einer regionalen Verteilung der entsprechenden – diastratischen, situativen o.ä. – Erscheinungen entspricht. Das gilt auch für die Lücken – einmal fand sich beim Zusammenstellen der Kartendaten den Hinweis des offenbar in diesem Fall vom Ehrgeiz erfassten Explorators, die zwanzigste Gewährsperson habe dann eine Benennung liefern können.

Eigentlich haben wir also mit einer Schichtung des Materials zu rechnen, die nicht so leicht zu entwirren ist: wir finden die Ebene der terminologisierten Fachwörtlichkeit, die Ebene des praktischen Zugriffs, wenn man so will der Werkstattsprache, und die Ebene, wo der Sprecher mehr oder minder vorgeprägte Versuche unternimmt, das Bezeichnete sprachlich zu verdeutlichen, Kunden- oder Verteilersprache wäre das, wenn wir in der gewählten Terminologie bleiben. Dann bleiben jene Belege, welche heutige alltags-sprachliche Reflexe der früheren sprachlichen Schemata liefern; dazu gehören letztlich auch die Lücken in unseren Karten.

4. Sprachliche Reliefbildung

Ähnliche Erscheinungen zeigen sich auch bei den Benennungen für andere Teile unseres Wagens. Und auch hier gilt, dass formal auffällige Benennungen und offenkundig funktional eingebundene Lexeme in der Erinnerung besser überleben als Benennungen, die solche mnemotechnischen Vorteile nicht bieten – was nicht weiter schlimm ist, wenn wir den heutigen Dialektgebrauch dokumentieren, aber doch zu Verschiebungen führt, wenn man auf diese Weise eine vergangene Sprachwelt zu dokumentieren sucht. Und übrigens: wenn man das nicht tun möchte, muss man auch alte Leute heutzutage etwas anderes fragen. Um dieser Schichtung und ihren Reflexen etwas auf die Spur zu kommen, werden zunächst zwei Fragen ausgewertet, mit welchen

wir die Namen für zwei strukturell ähnliche Bauteile des Heuwagens ermitteln wollen. Ihre strukturelle Ähnlichkeit kommt daher, dass sie beide der Längsstabilisierung der Achse dienen; ihr Unterschied liegt darin, dass diese Konstruktion an der Vorderachse in den Baukontext der Deichsel eingebaut und dadurch augenfälliger und handgreiflicher ist.

Nehmen wir zunächst das unauffälligere Teil, das von der Hinterachse nach vorne an die Langwied führt; die Frage danach ist in den Fragebüchern folgendermaßen formuliert:

108.8 Die Arme, die – von der hinteren Achse ausgehend – sich nach vorne vereinigen und an der Langwiede befestigt sind

Die Benennungen für diesen Teil des Wagens, obwohl er strukturell recht wichtig ist, schwanken ganz erheblich, weil er in der alltäglichen Benutzung kaum eine Rolle spielt. Jedoch gibt es auch hier ein altes, etwa auch in Baumeisterbüchern der frühen Neuzeit belegtes Lemma für solch eine gabelförmige Struktur, nämlich (*der*) *Wetter*, das sich auffällig gut hält, hat zweifellos die oben angesprochene typisierende Kraft, was sich auch daran zeigt, dass es gelegentlich als nicht mehr ganz beherrschtes Shibboleth anzitiert wird (etwa als eine Art Kombination von *Wettern* und *Arm*: *wedarm*, *weham*, *wehoam*) oder in verdeutlichenden Komposita aufgelöst wird (der Typ *Wetternarm*). Auffällig ist vielleicht, dass in einer ganzen Reihe von Fällen – in einer südlich von Ingolstadt verlaufenden Linie von Orten – die *Wettern* systematisch nicht allein belegt ist, sondern in dem funktionsorientierten Kompositum *Wetternring*, was alles von einer gewissen Fossilisierung in den marginaleren Regionen seiner Vertretung spricht.

Wo die Gewährsleute dieses traditionelle Lexem nicht mehr haben oder nicht kennen, tritt an dieser Stelle auffällig häufig das normale Lexem des beschreibenden Zugriffs, nämlich *Arm* ein; das vor allem in den Gegenden, wo es von den Bezeichnungen für das unmarkierte Analogon vom Vorderwagen gestützt wird. Auffällig ist zudem, dass sich hier außerdem eine große Anzahl von Orten findet, wo ein Wort für das gefragte Konstruktionsteil überhaupt nicht gekannt wird. Der *Arm*-Typ wird zudem in der einen oder anderen Weise durch erste Kompositionsglieder modifiziert, ohne dass sich dabei ein deutliches Raumbild ergeben würde. So lässt sich zur Festigkeit dieser Bildungen wie *Gestellarm* oder *Langwiedarm* zunächst nichts Genaueres sagen. Deutlich und auf wenig terminologische Eigenständigkeit deutend ist die explizite sprachliche Analogisierung mit den entsprechenden Bestandteilen des Vorderwagens in den recht häufigen Fügungen vom Typ *hintere Arme*, ja sogar *hintere Deichselarme*, ganz vereinzelt auch ohne das Adjektiv nur *Deichselarme* (Hörgertshausen); so ist auch eine Verdeutlichung *hintere Wettern* (Lenggries; vs. *vordere Wettern*) verständlich. Eine umgekehrte

Ausweitung erfährt das *Hachel*, *Hahen*-Lexem, von dem noch zu reden sein wird. Auffällig bei den Belegen ist dann noch, dass im zentralen Bereich östlich von München sich die Formen häufen, die in relativ generellen Lexemen die Gesamtstruktur und nicht mehr das einzelne Bauteil schildern: es sind das die Belege vom Typ (*hinteres*) (*Wagen*)-*Gestell*, *hinterer Wagen*.

Dem gegenüber steht ja, wie angedeutet, als die unmarkierte Folie das entsprechende Bauteil an der vorderen Achse, das der Schmeller-Beleg oben umschrieben hat und nach dem die Nummer 106.01 unseres Fragebuchs folgendermaßen fragt:

106.01 Ein Dreieck bildende Balken, an denen die Deichsel vorne befestigt ist; Verbindung zwischen Deichsel und Wagen.

Hier ist das Bild wesentlich klarer: wir finden einerseits eher im Westen unseres Untersuchungsgebiets das Kennwort, das zu dem Schmeller-Etymon passt: *Hahen*. Daneben ist das Gebiet weiträumig überdeckt von dem offenkundig terminologisierten Kompositum *Deichselarm*. Gelegentlich auftretende Differenzierungen (*Deichselbock*, *Deichselgehäuse*) fokussieren offenbar das vordere Ende in seiner funktionalen Möglichkeit zur Aufnahme des eigentlichen Deichselbaums. „Recht“ haben natürlich auch jene Gewährspersonen, die einfach nur *Arm* nennen, der Zusammenhang im Bild ist ja klar genug. Andere Benennungstypen bleiben marginal (*Schere*, *Zunge*, *Zungen-gestell*, *Wagenzunge*). In gewissem Umfang gibt es eine Ausweitung der „Kernaussdrücke“ für die vordere (*Hahen*) und die hintere Einheit (*Wettern*) auf jeweils auch den anderen Fall mit Differenzierung zumindest des – historisch – markierten Falls mit *hintere* bzw. *vordere*. Es wäre interessant zu wissen, wie alt oder neu das ist. Weniger häufig, aber vorhanden, ist die übergreifende Benennung als *vorderes Gestell* bzw. *vorderer Wagen*. Wort und Funktion der Deichselarme bieten offenbar Halt genug.

Wenn man nun, wozu hier nicht mehr Gelegenheit ist, die Paare von Benennungen für die jeweiligen Ortspunkte vergleicht, kommt man zu Kombinationen, welche an sich ähnliche Formen nochmals einem sprachlich verschiedenen Grund zuzuordnen erlauben.

Zum Abschluss soll mit den Antworten zur Frage 108.06,

108.06 Querverbindung der oberen Leiterbäume, vorne und hinten,

der Befund zu einem Element dokumentiert werden, das ebenfalls funktional ziemlich wichtig und gut bekannt, allerdings von der Konstruktion her nicht so eindeutig ist. Beide Elemente – Funktion wie Konstruktionstyp – finden sich in den vorfindlichen Benennungen, die uns einen Blick auf die Zusammenhänge zwischen morphologischer Struktur und Gebrauchsfestigkeit erlauben.

Im Hinblick darauf ist der Verteilungsbefund ziemlich klar. Es gibt zwei deutlich abgegrenzte Gebiete, in der sich deutlich idiomatisierte Einheiten jener im Mittelbairischen präferierten endungslosen bzw. auf ein abstraktes {en} ausgehenden Klassen von Substantiven (auf weitere Differenzierung sei verzichtet) finden – hier Deverbativa, die mit geringstem morphologischen Aufwand gebildet sind. Es sind das die Typen *Reiben* und *Spreng(en)* im Osten bzw. in der südlichen Mitte. Beide gehören zu dem funktionalen Typ, welcher verschiedene Aspekte der Handlung, in der das gefragte Objekt eine Rolle spielt – v.a. das Niederbinden des Wiesbaums – hervorhebt. Beide Bildungen sind so offenbar als fixe Marken der regionalen Fassung dieses Tatbestands festgeworden. In gewissem Umfang gilt das im „formorientierteren“ Osten auch für die Bildungen mit *Schwinge* und *Spange*. Gegenüber diesem recht übersichtlichen Bild diffundiert die Benennung für dieses insgesamt gut bekannte Objekt – Lücken gibt es praktisch nicht – weiter im Osten/Nordosten unseres Gebiets in eine Vielzahl von Komposita, die normalerweise konstitutionelle Merkmale des Objekts als Basis nehmen, die durch funktionale Hinweise weiter differenziert wird. Bei der auffälligen Kleinräumigkeit der Differenzierungen sind Fragen hinsichtlich der Festigkeit dieser Benennungen angebracht. Zwar gibt es auch hier Inseln einheitlicher Benennungsmotivation; es überwiegen aber Belege, die graduell zur Beschreibung übergehen: so ist man im Zweifel, ob ein Beleg wie *Eisenstange*, obwohl er in räumlichem Zusammenhang mehrfach auftaucht, tatsächlich Benennungscharakter hat.